

Usnesení Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 30.03.1976, sp. zn. 11 Co 659/75, ECLI:CZ:KSUL:1976:11.CO.659.1975.1

Číslo: 8/1978

Právní věta: Pracovník, který poskytl organizaci své motorové vozidlo pro plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti ním, zůstává jeho provozovatelem a po celou dobu používání tohoto motorového vozidla organizaci odpovídá za škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu podle ustanovení § 427 až § 431 o. z.

Soud: Krajský soud v Ústí nad Labem

Datum rozhodnutí: 30.05.1976

Spisová značka: 11 Co 659/75

Číslo rozhodnutí: 8

Číslo sešitu: 2-3

Typ rozhodnutí: Usnesení

Hesla: Doprava, Náhrada škody, Odpovědnost za škodu způsobenou provozem motorových prostředků, Pracovní poměr

Předpisy: 40/1964 Sb. § 427

Druh: Rozhodnutí ve věcech občanskoprávních, obchodních a správních

Sbírkový text rozhodnutí:

Žalobou domáhala se žalující dopravní organizace proti žalovanému náhrady škody 5887 Kčs s odůvodněním, že jde o částku, kterou poskytla jako odškodnění za pracovní úraz svým pracovníkům A. P. a F. B. Šlo o úraz, k němuž došlo dne 22. 9. 1971 na silnici č. 8 mezi železničními přejezdy u obce S. při dopravní nehodě. Uvedla, že nehodu zavinil žalovaný T. N. jako řidič při plnění pracovních úkolů pro svou zaměstnavatelskou organizaci, když na pracovní cestě svým osobním vozidlem, jež se souhlasem organizace k této pracovní cestě použil, najel na pracovníky (řidiče a závozníka) žalující dopravní organizace, kteří prováděli na silnici výměnu prasklé pneumatiky nákladního auta. Pojišťovna však z titulu pojistného plnění uhradila za žalovaného T. N. pouze 80 17137dškodnění, kdežto zbytek odmítla uhradit s poukazem na to, že nehodu zavinili porušením pravidel silničního provozu i pracovníci žalující dopravní organizace.

Okresní soud v Litoměřicích zamítl žalobu, když usoudil, že v rozsahu zbylých 20 e podílí na nehodě pracovníci žalující dopravní organizace, kteří porušili pravidla silničního provozu, když neoznačili dostatečným způsobem na silnici stojící opravované nákladní vozidlo, jež tvořilo překážku v silničním provozu.

V odvolání proti tomuto rozsudku žalující dopravní organizace zejména namítala, že pokud soud prvního stupně spatřuje porušení pravidel silničního provozu v tom, že pracovníci žalobce nepoužili k

označení stojícího nákladního vozidla výstražného trojúhelníku, že toto porušení není v příčinné souvislosti s dopravní nehodou v této věci, neboť vyhláška č. 80/1966 Sb. v ustanovení § 18 odst. 7 ukládala řidiči tento trojúhelník umístit ve vzdálenosti nejméně 50 m za vozidlem; k nárazu zezadu vozidla však v tomto případě nedošlo. Žalující dopravní organizace je toho názoru, že řidiči jejího nákladního vozu postupovali správně, když ve smyslu ustanovení § 28 odst. 3 citované vyhlášky překážku vytvořenou při montáži pneumatiky těsně při půlící čáře v levém pruhu vozovky označili červeným světlem – baterkou. Poukazovala dále na výpověď svědkyně M. P., která vypovídala o tom, jaká byla viditelnost v době nehody, a o této skutečnosti navrhla žalující organizace současně výslech svědka I. T., řidiče OÚNZ v Č., kterého žalovaný T. N. krátce před nehodou předjížděl. Posléze namítala, že soud prvního stupně při hodnocení důkazů zcela pominul posudek znalce ing. J. P., podaný v rámci šetření prováděném o této autonehodě orgány veřejné bezpečnosti, jímž je podle názoru žalující dopravní organizace prokázána oprávněnost počínání jejích pracovníků v dané situaci. Současně žalující organizace rozšířila žalobu o dalších 1137 Kčs na celkovou částku 7024 Kčs a navrhla, aby rozsudek soudu prvního stupně byl změněn v tom smyslu, aby žalobě bylo v plném rozsahu vyhověno.

Krajský soud v Ústí nad Labem po doplnění řízení rozsudek soudu prvního stupně zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení a k novému rozhodnutí.

Z odůvodnění:

V projednávané věci došlo 22. 9. 1971 asi v 5.25 hod. na silnici mezi železničním přejezdem u obce S. k nehodě, při níž žalovaný T. N. na povolené služební cestě svým vlastním vozidlem ranil pracovníky žalující organizace A. P. a F. B., kteří ve středu vozovky prováděli výměnu vadné levé přední pneumatiky nákladního auta, když na ně najel a způsobil jim zranění. Předmětem sporu je tedy postihový nárok na náhradu škody, která vznikla žalující organizaci tím, že poskytla svým pracovníkům odškodnění újmy na zdraví, již utrpěli při uvedené dopravní nehodě ze dne 22. 9. 1971.

V projednávání věci jde o nárok podle ustanovení § 201 zák. práce podle něhož organizace, která nahradila poškozenému škodu, má nárok na náhradu vůči tomu, kdo poškozenému za takovou škodu odpovídá, podle občanského zákoníku (zákona č. 40/1964 Sb.), a to v rozsahu odpovídajícím míře této odpovědnosti vůči poškozenému, pokud nebylo předem dohodnuto jinak. Rozhodnutí je tedy závislé na míře odpovědnosti žalovaného za újmu na zdraví, která pracovníkům žalující organizace byla způsobena při dopravní nehodě 22. 9. 1971. V této souvislosti je nutno si ujasnit především charakter vztahů, z nichž je nárok odvozován, a s tím souvisící otázku, zda žalovaný poškozenému ve smyslu ustanovení § 201 zák. práce podle občanského zákoníku za škodu odpovídá.

Ze skutkového zjištění soudu prvního stupně vyplývá, že jde o případ škody způsobené pracovníkem při povolené pracovní cestě vlastním motorovým vozidlem jiné osobě, takže vzniká otázka, kdo je v tomto případě provozovatelem motorového vozidla a zda za škodu odpovídá žalovaný T. N. podle ustanovení § 427 o. z. jako provozovatel dopravního prostředku, nebo zda ve smyslu ustanovení § 421 odst. 2 o. z. je založena výlučně odpovědnost zaměstnavatelské organizace žalovaného T. N. vzhledem k tomu, že jde o škodu jím způsobenou při plnění pracovních úkolů.

V těchto případech pracovník, který takto poskytl organizaci pro účely pracovní cesty svůj dopravní prostředek, zůstává jeho provozovatelem i odpovědným subjektem za škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu (§ 427 a násl. o. z.) po celou dohodnutou dobu takového používání jeho dopravního prostředku pro potřeby organizace.

I v takovém případě nepřestává tedy pracovník, který organizaci své motorové vozidlo poskytl, být odpovědným ve smyslu ustanovení § 427 o. z. jako provozovatel tohoto vlastního motorového vozidla, při jehož provozu ke škodě došlo. Jde tu o speciální úpravu odpovědnosti obsaženou v ustanoveních §

Případná spoluodpovědnost žalující dopravní organizace je pak závislá na podrobnějším zjištění toho, do jaké míry mají účast na nehodě i pracovníci žalující organizace, což by bylo dáno tehdy, jestliže by sami porušili pravidla silničního provozu a toto porušení by bylo jednou z příčin vzniku nehody, při níž k jejich zranění došlo.

V tomto směru je v projednávané věci dosud neobjasněno zejména to, zda označení nákladního vozidla při prováděné opravě bylo v souladu s pravidly silničního provozu (§ 18 a § 28 odst. 3 dříve platné vyhlášky č. 80/1966 Sb.). Názor soudu prvního stupně o nedostatečném označení vozidla a porušení pravidel silničního provozu ze strany pracovníků žalující organizace postrádá totiž zatím zdůvodnění, když vzhledem k tomu, že k nehodě došlo najetím vozidla žalovaného T. N. na pracovníky žalující organizace zpredu a nikoli zezadu, není neoznačení vozidla výstražným trojúhelníkem, jenž umísťuje za vozidlo (§ 18 dříve platné vyhlášky č. 80/1966 Sb.) /1/ v příčinné souvislosti se vznikem škody. Větší pozornost měla být věnována tomu, jak mělo být a jak bylo vozidlo se zřetelem k dané situaci označeno zpredu, a to jak bylo osvětleno a zda zvolené osvětlení při snížené viditelnosti a mlze bylo odpovídající a umožňovalo bezpečný průjezd protijedoucích vozidel. Sporná je dosud hlavně skutečnost, jak bylo vozidlo před nehodou osvětleno, zda byla zapnuta dálková světla (jak to tvrdí žalovaný T. N.) či pouze světla tlumená – potkávací (jak tvrdí žalující organizace). Podle znaleckého posudku ing. J. P. by totiž použití dálkových světel v dané situaci bylo v rozporu s pravidly silničního provozu a neumožňovalo by druhému žalovanému možnost bezpečného projetí okolo stojícího nákladního vozidla, které pracovníci žalobce v době svého úrazu opravovali. Jelikož na tuto okolnost nebylo dokazování dostatečně zaměřeno, chybí pro posouzení této otázky spolehlivý podklad. Bude tedy třeba ještě v tomto směru řízení doplnit, a to výsledkem všech osob na nehodě zúčastněných, a popřípadě vyžádat i nový znalecký posudek, který by byl zaměřen na zjištění a posouzení toho, zda pracovníci žalující organizace při výměně pneumatiky se zřetelem k dané dopravní situaci nepostupovali v rozporu s pravidly silničního provozu.

Teprve po tomto doplnění řízení a po rozhodnutí o návrhu, jímž byla žaloba rozšířena o dalších 1137 Kčs, bude možno vydat ve věci konečné rozhodnutí.

1) Viz nyní § 20 odst. 5 vyhlášky č. 100/1975 Sb.